

Lübeck: die Entstehung von Stadt und Hafen im Lichte neuer archäologischer Erkenntnisse

Fehring, Günter P.

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Fehring, G. P. (2002). Lübeck: die Entstehung von Stadt und Hafen im Lichte neuer archäologischer Erkenntnisse. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 25, 117-133. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59721-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► GÜNTER P. FEHRING

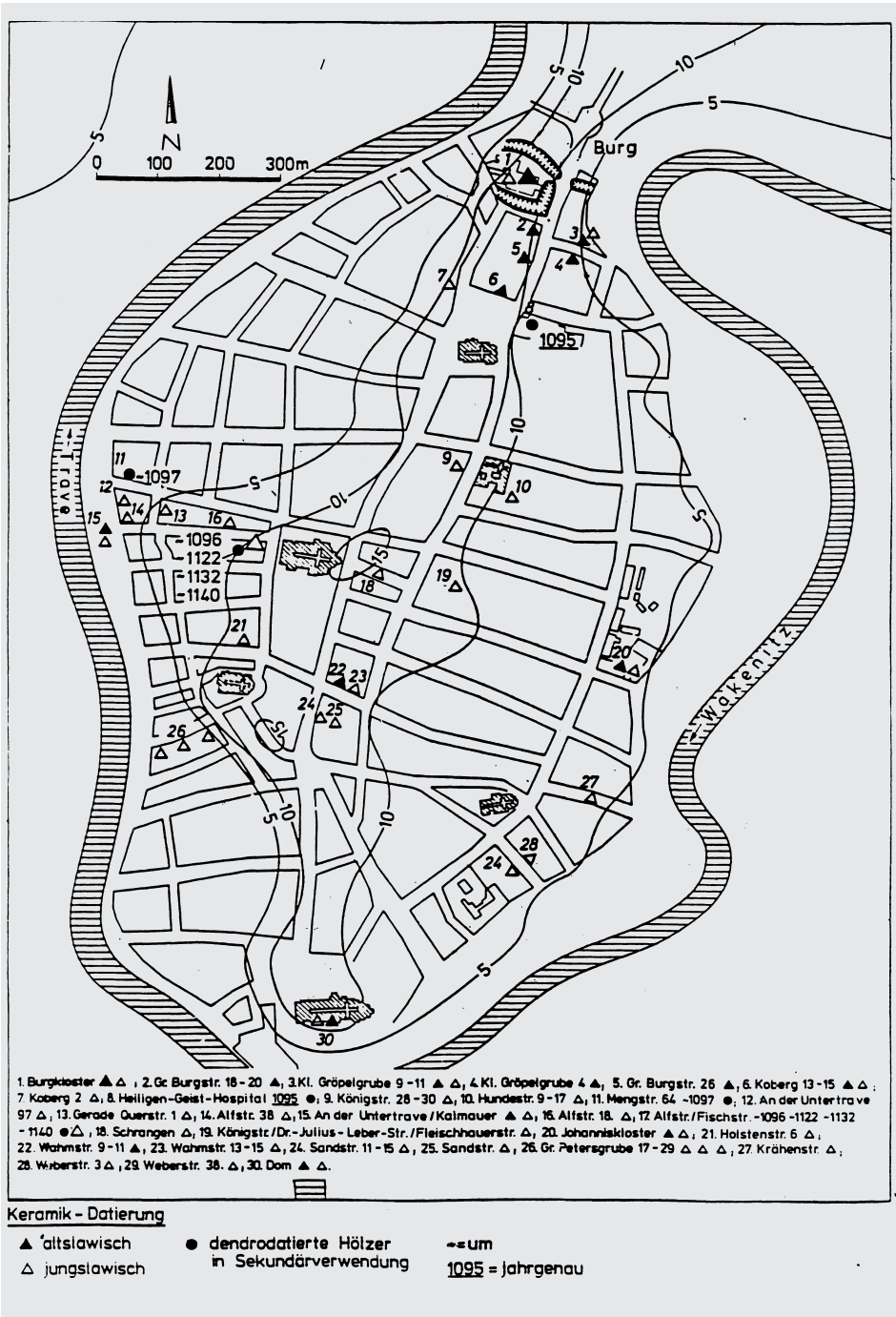
Lübeck: Die Entstehung von Stadt und Hafen im Lichte neuer archäologischer Erkenntnisse

Lübeck hatte dem Jubilar immer wieder bedeutende Beiträge zur Erforschung seiner Geschichte zu verdanken (Ellmers 1972, 1985, 1985a, 1990, 1992). Darüber hinaus erfuhr die Archäologie durch das Deutsche Schifffahrtsmuseum auch wichtige praktische Unterstützung, etwa durch die Konservierung jener massiven Holzkeller, die als sensationelle Neuentdeckung 1986 im Lübecker »Kaufleutenviertel« ergraben und als Teile hölzerner Kemenaten erkannt wurden (Fehring 1989). Die von unserem Jubilar beigesteuerten Forschungsergebnisse wie die konservierten Gebäudeteile werden einen wichtigen Beitrag für die Präsentation des künftigen Archäologischen Museums im ehemaligen Beichthaus des Lübecker Burgklosters bilden.

Die archäologischen Untersuchungen der letzten Jahre haben neue Erkenntnisse erbracht, die den bisherigen Forschungsstand präzisieren, ergänzen und z.T. auch korrigieren können (Fehring 1994). Sie lassen die Entstehung von Stadt und Hafen nunmehr folgendermaßen erscheinen:

Das slawische Liubice – Alt Lübeck

Lübeck verdankt seinen Namen, seine Funktionen als Hafen- und Seehandelsplatz sowie seine verkehrsgeographische Lage bekanntlich größtenteils einer Siedlungsverlagerung – nämlich von der slawischen Burgwall-Siedlung Liubice – Alt Lübeck (819–1138). Diese liegt etwa 6 km flußabwärts von Lübeck an der Trave. Nach den nicht geringen karolingerzeitlichen Importfunden hat Alt Lübeck offenbar schon in altslawischer Zeit eine nicht unerhebliche Bedeutung im Handelssystem des 9. Jahrhunderts gehabt, denn das Obodritenreich war von der Lübecker Bucht her über Alt Lübeck am Zugang zum Lübecker Becken für den Seehandel besonders gut erschließbar. Im ausgehenden 11. und frühen 12. Jahrhundert spiegeln sich ihre erweiterten Funktionen in einer topographischen Dreiteilung: 1. Königsresidenz des Obodritenreiches im Burgwall als Herrschaftszentrum mit Hofkapelle, 2. Handwerkersiedlung im Suburbium, 3. Hafen und Fernkaufleutesiedlung mit eigener Kirche auf dem gegenüberliegenden Flußufer. Allerdings sind Lage und Struktur des von dem Chronisten Helmold von Bosau überlieferten Hafens und der Kaufleutesiedlung jenseits der Trave bisher archäologisch nicht erfaßt. Doch wird durch Importfunde, Waagen, Gewichte und Münzen die hohe Bedeutung des Fernhandels belegt. Alt Lübeck ist somit eines der besten Beispiele städtischer Vor- und Frühstufen im nordwestslawischen Bereich. Es verfügte über eine Reihe agrarischer Trabantensiedlungen und schon in dieser Zeit über ein relativ dicht besiedeltes Hinterland (Andersen 1988, Fehring 1991, Kempke 1988).



Links Abb. 1 Hansestadt Lübeck, Stadthügel (nach Fehring 1994 auf Grundlage von H.L. Behrens 1824).

Oben Abb. 2 Hansestadt Lübeck, Stadthügel, slawische Funde 8./9.-12./13. Jahrhundert. Höhenlinien- und Gewässer-Rekonstruktion nach Ohnesorge, Bebauung nach Behrens 1824 (nach Fehring 1994).

Slawenfürsten Cruto (1066–93) überliefert. Ganz unerwartet aber war, daß die Befestigungsgräben und an die 10 000 Keramikfunde eine intensive und langdauernde slawische Burgwall-Siedlung mit südlich und östlich angrenzendem Suburbium bezeugen, die bis in das ausgehende 8. und 9. Jahrhundert zurückreicht. Zur Funktion der hochgelegenen Burg ist anzuführen, daß dank seiner Lage sowohl der teilweise jüngst ergrabene Landweg über den Stadthügel (Radis 1998) wie der Wasserweg auf der Trave beherrscht werden konnten. Auch in der Mitte, im Osten und im Süden des Stadthügels fanden sich Keramikfunde altslawischer Zeit. Auf dem für einen Hafen günstigen Geländesporn im Westen setzen die Funde schon in der römischen Kaiserzeit ein, und zu den auch hier angetroffenen altslawischen Keramikfunden des 8./9. Jahrhunderts gesellen sich nichtslawische des 8.-10. Jahrhunderts. Sie werfen die Frage auf, ob der für eine Hafennutzung günstige Uferbereich nicht schon in diesen Zeiten vermehrt begangen und genutzt wurde (Schalies 1992).

Umfangreicher noch sind die Zeugnisse jungslawischer Zeit. Das gilt für den erwähnten Burgwall an der Landenge im Norden, den nach der Überlieferung der Slawenfürst Cruto errichtet hatte. Dieser Burgwall dürfte trotz der Spärlichkeit seiner jungslawischen Kleinfunde wohl am ehesten in der nachfolgenden deutschen Burg aufgegangen sein und hat offenbar nur wenige eigenständige Spuren hinterlassen. Aber das angrenzende »Suburbium« weist spätslawische Kulturschichten und Funde als Zeugen einer offenbar intensiven Besiedlung auf, die wie in altslawischer Zeit zur Vorburg gehört haben dürften. Zahlreiche Fundplätze mit jungslawischer Keramik auf dem Scheitel des Stadthügels bis zum Domhügel im Süden, aber auch im Osten und in den hafengünstigen Bereichen im Westen könnten vermöge ihrer Vergesellschaftung mit frühdeutschem Fundstoff zwar auch einem späten »Nachleben« im ausgehenden 12. oder 13. Jahrhundert entstammen. Gleiches könnte auch für das sog. Kaufleutenviertel zwischen Trave und St. Marien gelten, wenn der Anteil jungslawischer Keramik hier nicht überaus hoch gewesen wäre – vor allem aber, weil sich hier besonders viele zumeist im 13. Jahrhundert sekundär verwendete Bauhölzer fanden. Die bestdatierten unter ihnen waren nach den dendrochronologischen Untersuchungen nämlich jahrgenau 1095, um 1096, um 1097, um 1122, um 1132 und um 1140 eingeschlagen worden (Fehring 1994, Legant-Karau 1993 u. 1998). Daher dürfte durch sie ein umfangreicher Siedlungsausbau auf dem Stadthügel ab der Regierungszeit des Königs Heinrich von Alt Lübeck (1093–1127) bezeugt sein, den man über den Bereich von Burg und Suburbium hinaus vor allem im Umfeld von Hafen und Kaufleutenviertel vermuten möchte, aber mangels »In-situ-Befunden« vorläufig noch nicht endgültig lokalisieren kann.

Zusammenfassend ist festzustellen: Der Lübecker Stadthügel war in germanischer, vor allem aber in slawischer Zeit vom späten 8./9. Jahrhundert an entgegen bisheriger Annahme kein unbesiedeltes Waldgebiet, sondern eine Kulturlandschaft, die durch die Burgwallsiedlung mit Suburbium im Norden, Siedlungsbereiche im Osten, Süden und am günstigen Hafengelände im Westen sowie wohl durch Ackerbereiche gekennzeichnet war. Die Aufreihung der Fundplätze auf dem Hügelstumpf spiegelt dabei die Längsachse des künftigen Straßensystems. Die Wege Spuren im Norden dürften ein Beleg dafür sein, daß der bezeugte Nord-Süd-Fernhandelsweg wenigstens in slawische Zeit zurückreicht.

Zum Verhältnis von Alt Lübeck zum Stadthügel in jungslawischer Zeit ist festzuhalten, daß das politische Übergewicht als Königsresidenz des slawischen Obodritenreiches zwar noch solange bei Alt Lübeck blieb, bis dieses im Zuge innerslawischer Auseinandersetzungen 1138 zerstört wurde. Doch dürften die latent immer vorhandenen und zunehmenden politischen Unsicherheiten nach 1127 und vollends die Zerstörung von 1138 Anlaß für die sukzessive Verlagerung der Siedlung mit ihren wirtschaftlichen Funktionen auf den Stadthügel gewesen sein.

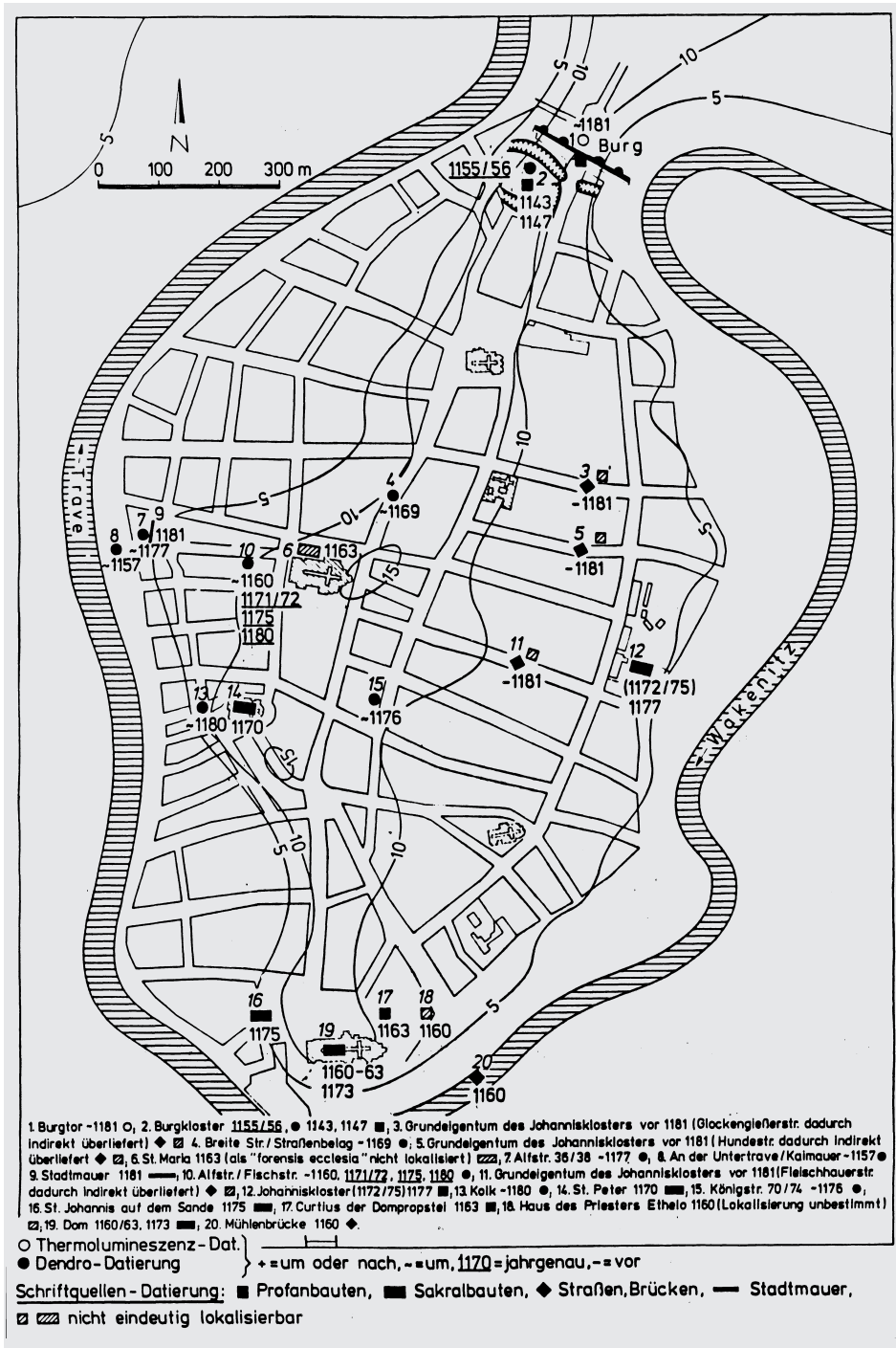


Abb. 3 Hansestadt Lübeck, Stadthügel. Quellen zur historischen Topographie 1143-1181. Zu Ergänzungen vgl. den Text, zu Höhenlinien, Gewässern und Bebauung vgl. Abb. 2 (nach Fehring 1994).

Das deutsche Lübeck unter Graf Adolf von Schauenburg 1143-1159

(Abb. 1, 3, 5; Fehring 1994)

Angesichts der aufgezeigten slawischen Vorbesiedlung ist das deutsche Lübeck entgegen älterer Annahme keineswegs eine neu gegründete Rodungssiedlung. Obwohl jungslawische In-situ-Befunde nur aus dem Suburbium im Norden vorliegen, sprechen die zwischen 1095 und um 1140 eingeschlagenen zahlreichen Bauhölzer auf dem Stadthügel für eine Siedlungskontinuität. Die ihnen zugehörigen Konstruktionen haben die ersten Jahrzehnte des deutschen Lübeck nämlich offensichtlich bei weitem überdauert, denn ihre Sekundärverwendung erfolgte zumeist erst im 13. Jahrhundert.

Die Überlieferung seitens der Schriftquellen ist seit langem bekannt (Lübeckische Geschichte 1988): Der Chronist Helmod von Bosau (ca. 1120 – nach 1177) berichtet, Graf Adolf II. von Schauenburg (1130–64), Graf von Holstein und Wagrien, sei 1143 an die von Trave und Wakenitz umflossene Halbinsel Buku gekommen, habe den von Cruto errichteten verlassenen Burgwall gesehen und erkannt, *wie passend die Lage und wie trefflich der Hafen (portus nobilis) waren*. Er begann, dort 1143 oder 1144 eine Stadt (*civitas*) zu bauen und nannte sie Lübeck, weil sie von dem alten Hafen und Hauptort, den Fürst Heinrich (von Alt Lübeck) angelegt hatte, nicht weit entfernt war. Beim Überfall des Slawenfürsten Niklot 1147 seien 300 Männer, zum Teil in ihren warenbeladenen Schiffen, erschlagen worden. Dabei werden als Siedlungsteile die Burg (*urbs*) sowie in beträchtlicher Entfernung *civitas* und *forum* genannt. 1156 predigte Bischof Vicelin vor der slawischen Landgemeinde auf dem Markt. Schon zuvor hatte Herzog Heinrich der Löwe den Fernhandelsmarkt wegen der Konkurrenz zu Bardowick verboten. Im Herbst 1157 brannte die *civitas* ab. Auf Bitten der Bürger wies der Herzog ihnen 1158 die Löwenstadt an der Wakenitz für den Fernhandel zu. Als sich die Wakenitz für den Tiefgang der Schiffe als ungeeignet erwies, trat der Graf den Stadthügel an den Herzog ab, und die Kaufleute konnten 1159 Kirchen und Mauern neu errichten.

Nach den archäologischen Erkenntnissen knüpft das deutsche Lübeck offensichtlich an die mehrteilige slawische Topographie an. Während eine der überlieferten, aber nicht benannten Kirchen des schauenburgischen Lübeck von historischer Seite auf dem Domhügel im Süden nur vermutet wird, ist seitens der Archäologie dort eine Kontinuität zwischen slawischer und deutscher Besiedlung noch nicht erweisbar. Hingegen wurde im Norden die 1147 bezeugte Burg nachgewiesen: Die Grabungen erbrachten in der Mitte einer Ringabschnittsbefestigung Gebäude der Innenbebauung mit dem 1155/56 dendrodatierten Holzbohlenbrunnen. Im Gegensatz zu ihrem slawischen Vorgänger verfügte die deutsche Burg offenbar über kein zugehöriges Suburbium. Zur Funktion der Burg ist wie bei ihrem slawischen Vorgänger auf die Beherrschung von Fernhandels- und Schifffahrtsweg, aber auch auf die militärische, wirtschaftliche und administrative Erschließung des Landes zu verweisen.

Ungeklärt hingegen waren lange die Lage der 1147 als relativ weit entfernt überlieferten Kaufleutesiedlung und des Marktes sowie die des Hafens. Daraus resultierte die unter Historikern vielfältig umstrittene Frage, wo die Kaufleutesiedlung der Erstgründung lag. Auch seitens der Archäologie mußten wir noch 1994 vorsichtshalber bekennen, daß Hafen, Ufermarkt und Kaufleutesiedlung archäologisch mit Sicherheit nur für die welfische Zeit unmittelbar nach 1159 bezeugt sind, für die 16 Jahre der Erstgründung 1143-59 jedoch noch nicht, und daher nach Topographie und Sekundärhölzern nur hypothetisch auf dem Geländesporn zwischen Meng- und Braunstraße angenommen werden. Diese unsere hypothetische Annahme stand im Widerspruch mit jenem ebenso hypothetischen Bild, das von historischer Seite nach zahlreichen vorangehenden zur frühen Lübeckischen Geschichte noch 1988 dargestellt worden war (Hammel-Kiesow, in: Lübeckische Geschichte 1988).

Nun aber gibt es zur Frage der ersten schauenburgischen Gründung einige neue Befunde:

Gabriele Legant-Karau konnte 1993 und vertieft in ihrer Dissertation 1998 aufzeigen, daß vor dem Beginn der Aufsiedlung im Grabungsbereich des Kaufleutviertels zwischen Alf- und Fischstraße ab der welfischen Zeit Lübecks dort *um 1159* eine landwirtschaftlich-gartenbauliche Nutzung des Geländes durch Bearbeitungsspuren, Düngung und Spuren von Zäunen nachgewiesen ist, und daß diese Befunde nicht alleinstehen. Solche umfriedeten Gartenbereiche mit rechtlicher Sonderstellung umschlossen als Grüngürtel die mittelalterlichen Siedlungen auch andernorts und wurden bei deren Expansion dann nachträglich überbaut. Die Autorin nimmt für den Grüngürtel im Lübecker Kaufleutviertel die zugehörige Siedlung westlich anliegend hafenwärts für die schauenburgische Zeit an; vermöge der Siedlungsexpansion in welfischer Zeit sei dieser ab 1159 dann überbaut worden. In welfischer Zeit (Periode IV), dendrochronologisch datiert vor 1180, fanden sich Hölzer in Zweitverwendung, die u.a. *um 1140* bzw. *um 1155* eingeschlagen worden waren, desweiteren auch solche mit Brandspuren, die seitens der Dendrochronologie u.a. nach *um 1153 (+14/-6)* datiert wurden – mithin in eine Zeitspanne, für die 1157 ein Schadenfeuer der schauenburgischen Erstgründung überliefert ist. Deren Lage in unmittelbarer Nähe ist daher naheliegend. Beweiskräftig wurde sie allerdings erst durch den Neufund eines Holzbohlenbrunnens bei einer Anschlußgrabung südwestlich an der Fischstraße, dessen Dendrodatierung jahrgenau auf 1152 ermittelt wurde (Legant-Karau 1998, Gläser 2000). Damit dürfte die nach vielfältigen Indizien erschlossene Kaufleutesiedlung von Lübecks Erstgründung zwischen dem Grabungsbereich Alfstraße/Fischstraße und der Trave endgültig erfaßt und bestätigt sein.

Zugleich ist damit aber auch der 1147 bezeugte Hafen der schauenburgischen Erstgründung lokalisiert. Er lag am angrenzenden Traveufer des nach Westen gerichteten Geländesporns, wo bereits prähistorische, slawenzeitliche und andere frühmittelalterliche Funde getätigt worden waren. Hier im hafengünstigen Bereich erbrachte eine Grabung hinter der modernen Kaimauer nämlich die Palisadenreihe einer ersten hölzernen Uferbefestigung. Sie war nach den dendrochronologischen Untersuchungen *um 1157* errichtet worden, wobei der Datierungsspielraum mit ± 5 Jahren angegeben wurde (Schalies 1992, Wrobel/Eckstein 1986). Unter Bezugnahme auf die Forschungen von D. Ellmers konnte der Befund als Kaianlage für Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 30 t und einem Tiefgang bis zu 1 m gedeutet werden, wie sie bis zum Ende des 12. Jahrhunderts üblich waren (Ellmers 1972). Auf einem breiten Uferstreifen hinter der Kaianlage fanden sich zahlreiche Kleinfunde, wie Nägel, Nieten und Kalfatklammern verschiedener Schiffstypen, ferner Fischereizubehör, Werkzeuge und einfache Musikinstrumente, wie sie nach den Forschungen von D. Ellmers seit dem frühen Mittelalter für Hafensiedlungen der Fernkaufleute üblich waren, die hier zelteten und ihre Schiffe reparierten (Ellmers 1992, Gläser 1992, Schalies 1992). D. Ellmers konnte in dem Zusammenhang unter Bezugnahme auf Luise von Winterfeld (1929) darauf verweisen, daß sich die Lübecker Kaufmannschaft der Fernhändler auch später noch nach diesem frühen Ufermarkt der *meyne kopman by de Tavenne* nannte.

Zusammenfassend ist für die 16 Jahre des schauenburgischen Lübeck festzuhalten: es handelt sich offenbar um den Ausbau des vorangehenden mehrteiligen slawischen Siedlungsgefüges. Bezeichnenderweise wurde jedoch das slawische Suburbium im Süden und Südosten der Burg nicht fortgeführt. Stattdessen entstand eine wohl relativ autonome Hafensiedlung der Fernkaufleute im Westen. Das an der Kreuzung von älterem Fernhandels- und Schiffahrtsweg gelegene mehrteilige Siedlungsgefüge stellt demzufolge offenbar eine Fortentwicklung und Umstrukturierung der slawischen Vorbesiedlung dar. Es ist am ehesten als eine Marktsiedlung relativ autonomer Kaufleute unter dem Schutz des Stadtherrn und damit als Vorstufe zur vollentwickelten Stadt anzusprechen.

Die Neugründung Herzog Heinrichs des Löwen 1159-81 (Abb. 1, 3, 5; Fehring 1994)

Für die 22 Jahre des welfischen Lübeck spiegelt die Dichte der Schriftquellen und die der archäologischen Befunde eine rasche Entwicklung der 1159 wieder errichteten Stadt: Für 1160 wird die Mühlenbrücke im Südosten, für das gleiche Jahr die Verlegung des Bischofssitzes von Oldenburg in Holstein auf den Domhügel im Süden, für 1163 die Weihe der ersten hölzernen Domkirche überliefert. Gleiches gilt für die nicht lokalisierte Marktkirche (*forensis ecclesia*). Zwischen 1163 und 1170 erfolgte die Errichtung von St. Petri im Westen, spätestens 1177 die des Benediktinerklosters St. Johannis im Osten.

Zu den nach 1159 neu errichteten *Kirchen und Mauern* der schauenburgischen Zeit gehören offensichtlich auch die in den Siedlungsbereichen von Burg und Hafenmarkt, denn die Burg bestand bis zur nächsten Erwähnung 1217 offenbar fort. Gleiches gilt für den durch die zahlreichen, aber nicht eng datierbaren Kleinfunde belegten Hafenmarkt auf dem Geländesporn im Westen, dessen schadhaft gewordene Kaianlage der Zeit *um 1157* schließlich eine Ausbesserung *um 1195* erfuhr. Im Anschluß an die Kaufleutesiedlung der Erstgründung erfolgte hier an Alf- und Fischstraße offenbar deren Expansion hangaufwärts nach Osten in die zuvor als Gartenland genutzten Bereiche. Es entstand auf Großgrundstücken eine hölzerne Erstbebauung in Periode II *um 1159* und in Periode III *vor 1175*, ehe nach weiteren Grundstücksteilungen in lange, schmale Parzellen in Periode IV/V nach 1175 bis über die 1180er Jahre hinaus schon eine dichtere Stadthofbebauung erfolgte (Legant-Karau 1993 u. 1998). Letztere wird durch straßenseitige Giebelhäuser und hofseitig durch unterkellerte turmartige Kemenaten in Ständerbauweise geprägt, die Speicher- und Wohnfunktionen wahrnahmen. Auch unterhalb von St. Petri sprechen einige, wenn auch weniger eng datierbare Baubefunde für eine Entstehung in dieser Zeit. Zahlreiche sekundär verbaute Schiffshölzer insbesondere auf den Grundstücken an der Fischstraße bezeugen dabei eine enge Verbindung zur Schifffahrt. Zur Zeit des welfischen Lübeck expandierte die Kaufleutesiedlung demzufolge in einem breiten Gürtel über den Stadthügel hinweg in Richtung Osten. Dort war spätestens 1177 das Johanniskloster entstanden, das zwischen 1177 und 1182 an Fleischhauer-, Hunde- und Glockengießerstraße gelegene Grundstücke als Geschenk des Lübecker Bischofs erhielt. Dieser Siedlungsgürtel erfuhr eine sowohl im Westen gegen den Ufermarkt wie im Osten gegen die Wakenitzniederung ergrabene Mauerbefestigung, die mit einer Überlieferung des Chronisten Arnold von Lübeck verknüpft werden konnte, wonach Heinrich der Löwe 1181 die Stadt angesichts der Bedrohung durch Kaiser Friedrich Barbarossa befestigen ließ.

Auf dem Stadthügelscheitel entwickelte sich schließlich der *Markt von Lübeck*, in dem F. Rörig (1921) das wirtschaftstopographische Zentrum ab der welfischen Neugründung von 1159 gesehen hatte, woraus er seine umstrittenen Thesen von einem Gründungskonsortium als Vorläufer von Rat und Ratsverfassung abgeleitet hatte. Diese von Rörig ausgelöste Marktdiskussion hatte jedoch offenbar den Blick dafür verstellt, daß – wie oben dargelegt – der Fernhandelsmarkt am bereits 1147 genannten Hafen stattfand. Der Zentralmarkt auf dem Hügelsscheitel hingegen diente lediglich als Versorgungsmarkt für den Lokal- und Nahhandel. Zu seiner Datierung erlauben die hier geborgenen archäologischen Kleinfunde jedoch vorläufig keine genauere Aussage, als daß eine intensivere Nutzung der Freiflächen erst vom späteren 12. Jahrhundert an erfolgte. Schließlich ist für den Nord-Süd-Fernhandelsweg über den Stadthügel ein hölzerner Straßenbelag zweispurig in der Breitenstraße seitens der Dendrochronologie für die Zeit *um 1169* und für die Mühlenstraße nahe der 1160 überlieferten Mühlenbrücke *um 1177* (Grabowski 1996) datiert.

Zusammenfassend ist für die 22 Jahre des welfischen Lübeck von 1159-1181 festzustellen: Das nunmehr mit Sicherheit dreiteilige Siedlungsgefüge bestand neben der landesherrlichen Burg im Norden ab 1160 aus dem Bischofssitz nahe der Mühlenbrücke über die Wakenitz im

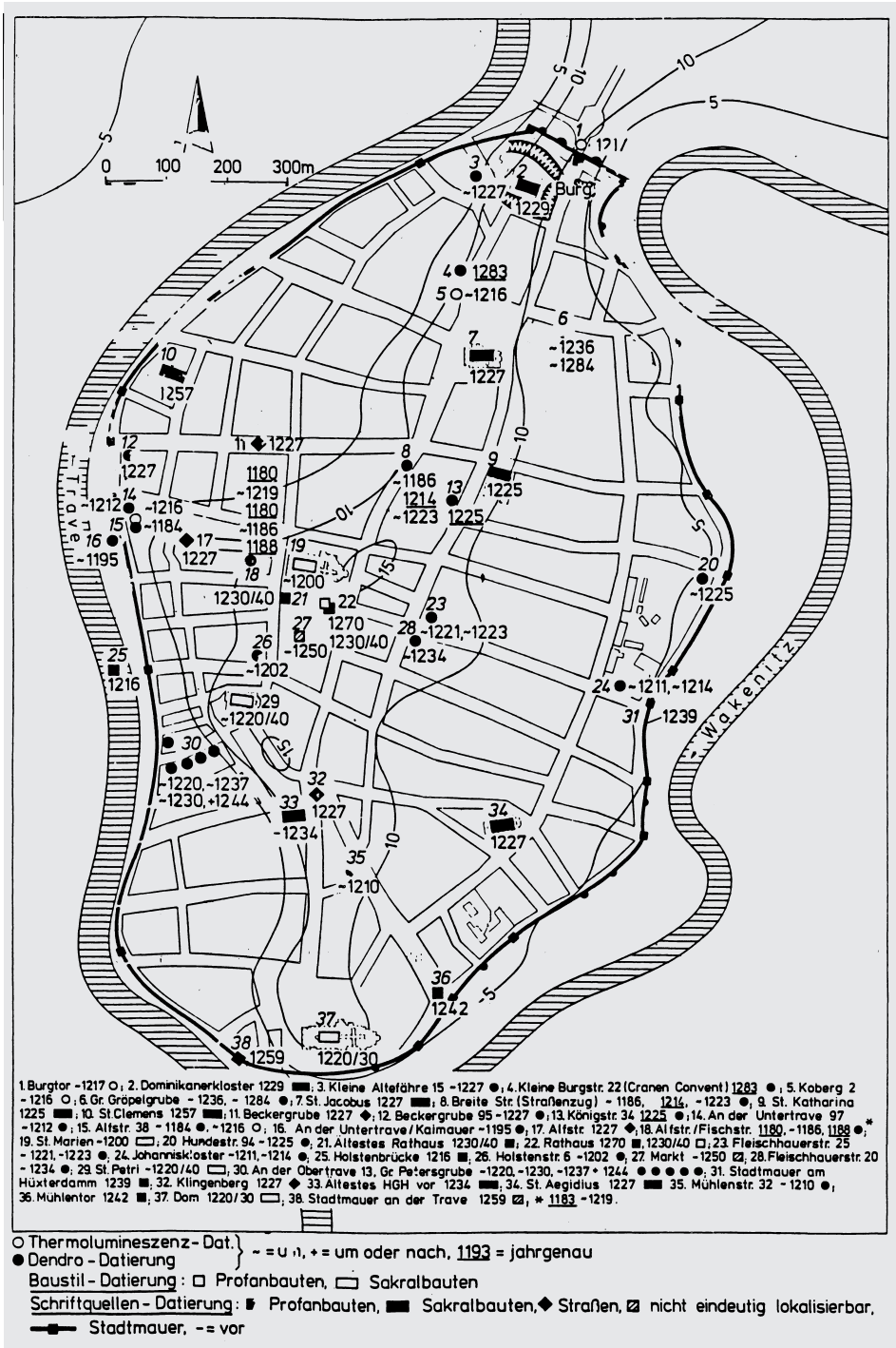


Abb. 4 Hansestadt Lübeck, Stadthügel. Quellen zur historischen Topographie 1181 bis Mitte des 13. Jahrhunderts. Zu Ergänzungen vgl. den Text, zu Höhenlinien, Gewässern und Bebauung vgl. Abb. 2 (nach Fehring 1994).

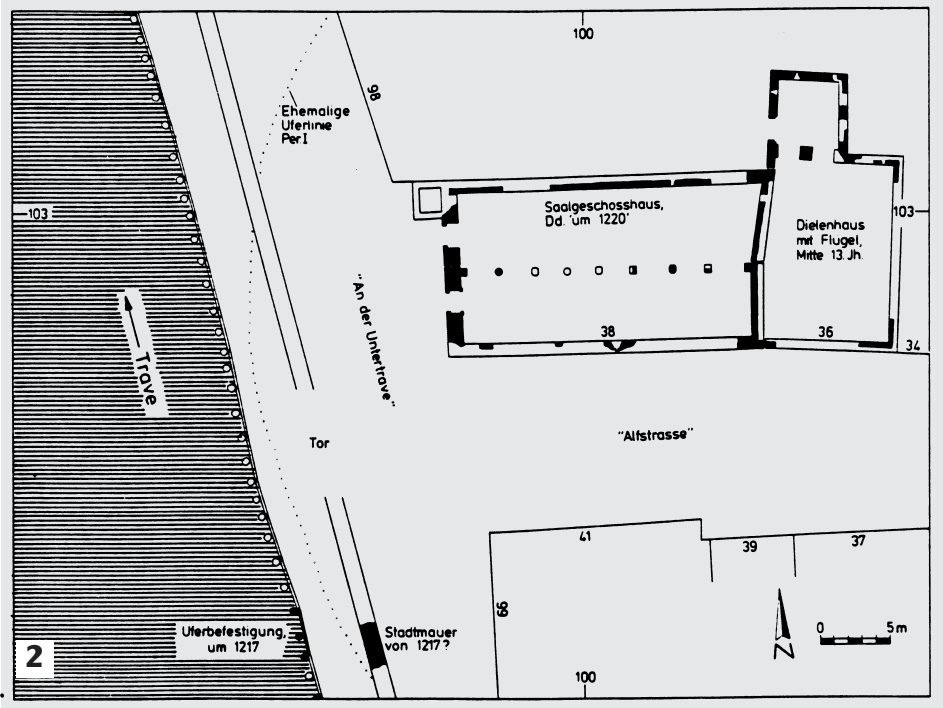
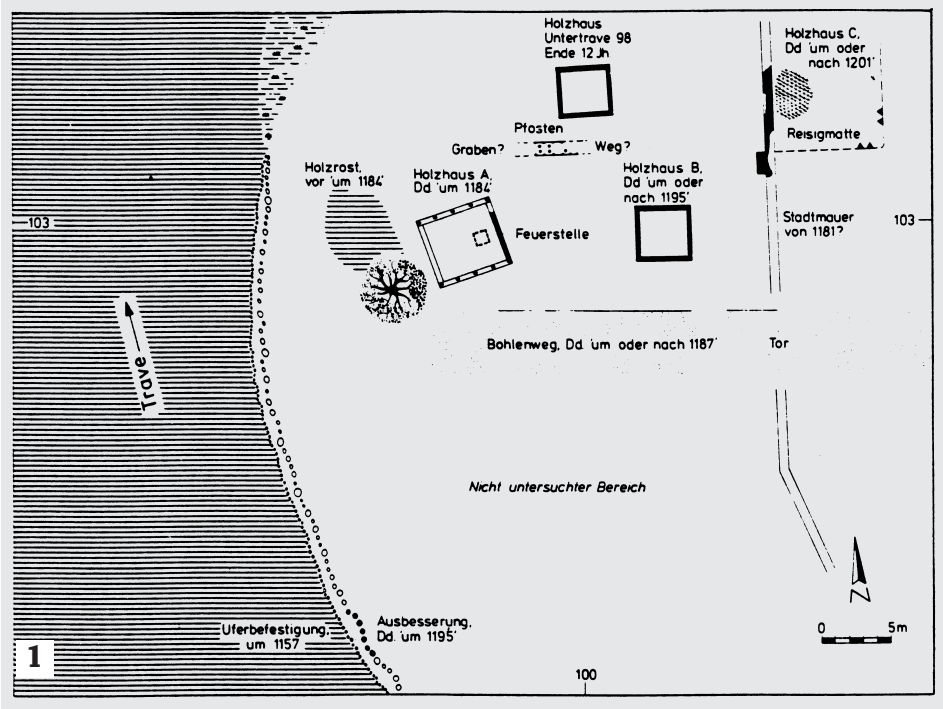


Abb. 5 Hansestadt Lübeck, Hafen und Ufermarkt Alfstraße/An der Untertrave. (1) 2. Hälfte 12./Anfang 13. Jahrhundert (Holzhaus Untertrave 98 dat. 1186); (2) 1. Hälfte 13. Jahrhundert (nach Schalties 1992).

Süden. Vor allem aber erfuhr im Anschluß an den älteren Hafenmarkt der Fernkaufleute im Westen die anschließende Kaufleutesiedlung in einem breiten Gürtel eine zunächst noch lockere Expansion hangaufwärts in Richtung Osten, wo nahe der Wakenitz spätestens 1177 das Johanniskloster entstanden war. Dieser nach Osten zunehmend wohl noch lückenhafte Siedlungsgürtel der *civitas* wurde 1181 dann offenbar erstmals befestigt. Einbezogen waren auf dem Hügelscheitel möglicherweise schon die ersten, spärlichen Anfänge des Zentralmarktes, die vielleicht hier zu lokalisierende *ecclesia forensis* (St. Marien?) und St. Petri. Mit einem hölzernen Straßenbelag versehen war bereits der vermutlich ältere zweispurige Nord-Süd-Fernhandelsweg, und die Straßenquerachsen durch das Kaufleutenviertel zum Hafen im Westen und wohl auch zum Johanniskloster im Osten bildeten die Grundlage für die künftige Straßen- und Bauungsstruktur.

Lübeck unter kaiserlicher und königlich-dänischer Herrschaft bis zur Erlangung der Reichsfreiheit 1226 (Abb. 4 u. 5; Fehring 1994)

Diese 45 Jahre währende Entwicklungsstufe führte zu verstärkter Selbstverwaltung mit Ersterwähnung des Rates 1201 und Errichtung des Rathauses 1230/40 sowie zum topographischen Ausbau im Innern und nach außen. Den Ausbau spiegeln die Burg und Stadt nunmehr als Ganzes umfassende Befestigung, die 1217 für den dänischen König Waldemar, 1201-1225 Stadtherr, überliefert ist. Gleiches gilt für den Bau von St. Marien um 1200/Anfang des 13. Jahrhunderts, die Errichtung des Franziskanerklosters 1225 und die des Dominikanerklosters 1229, die eines Hospitals 1234 und die Vermehrung der Pfarrkirchen spätestens 1227 auf insgesamt fünf. Der vom Hafen ausgehende Siedlungsgürtel mit den dominierend aufgereihten Anlagen von Zentralmarkt, Rathaus und Kirchen auf dem Hügelscheitel verdichtete sich zunehmend nun auch nach Osten, wo das Johanniskloster Grundstücke an Fleischhauer-, Hunde- und Glockengießergasse kurz nach 1182 an zuziehende Siedler verliehen hatte: Dendrodaten aus der frühen Bebauung an der Königstraße 70-74 *nicht lange nach 1176* (Müller 1992) und 59 *um oder bald nach 1206* weisen in die gleiche Zeitstufe und entsprechen überdies Datierungshinweisen für einen Siedlungsbeginn im späten 12. Jahrhundert im Bereich der Großgrabung Königstraße/Fleischhauerstraße/Dr.-Julius-Leber-Straße (Schalies 1993 u. 1999). Darüberhinaus belegen eine Fülle weitere Dendro- und Baudaten sowie zahlreiches Fundgut für alle weiteren Bereiche des Stadthügels mit gutem Baugrund eine Aufsiedlung in den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts.

Auch auf dem Ufermarkt der Fernkaufleute war außerhalb der wohl 1181 entstandenen Stadtmauer die Anlage eines zur Trave führenden Bohlenweges um oder nach 1187 sowie schon zuvor die Errichtung kleiner Holzständerbauten ab ca. 1184 und im Jahre 1186 (Abb. 5) erfolgt. Sie fanden möglicherweise ihre Nachfolge in *Verkaufsbuden an der Trave zwischen Mengstraße bis zur Stube an der Braunstraße*, wie sie in der Kaufmannsordnung von 1334/39 überliefert sind (v. Winterfeld 1929). Diese kleinen Ständerbauten des ausgehenden 12. Jahrhunderts nahmen nicht auf die Gebäudefluchten der oberhalb gelegenen gleichzeitigen Kaufleutesiedlung innerhalb der Stadtmauer Bezug und sind nach ihrer Orientierung weder aufeinander noch auf die Fassadenfluchten der späteren Nachfolgebebauung bezogen. Dies ist offensichtlich durch die Sondersituation des außerhalb der Stadtmauer gelegenen Ufermarktes der Fernkaufleute bedingt.

Stadtbrand und Strukturveränderungen

Diese Holzbauten auf dem Ufermarkt weisen ebenso starke Spuren einer dendrochronologisch zwischen *nach 1201* und *vor 1220* einzugrenzenden Brandzerstörung auf, wie solche auch von Periode IV der Grabung Alfstraße/Fischstraße im Kaufleutenviertel, eingeschlagen ab 1175 (Abb. 5), desweiteren Mengstraße 31, eingeschlagen um oder nach 1203, und ferner Kolk 12, eingeschlagen um 1217, vorliegen. Demzufolge erfolgte im Westen des Lübecker Stadthügels offenbar eine umfangreiche Brandzerstörung zur dänischen Zeit Lübecks 1201-1225, vermutlich nach ca. 1217, während die Schriftüberlieferung abweichend ein Brandjahr 1209 referiert (Legant-Karau 1998, Schalties 1999).

Diese Brandzerstörungen waren möglicherweise Anlaß für grundlegende Veränderungen in diesem Bereich: Für 1217 ist die vollständige Ummauerung von Burg und Stadt im Auftrag von König Waldemar II. überliefert. Im Westen des Stadthügels ging damit offenbar ein Wechsel der Nutzungs-, Grundstücks- und Bebauungsstruktur einher: Die alte Stadtmauer von wohl 1181 und der außerhalb gelegene Ufermarkt wurden aufgegeben, die Stadtmauer offenbar ab 1217 bis nahe an die Trave vorverlegt, das Straßensystem bis nahe an das Ufer ausgedehnt. Es entstand dabei Platz für einen mächtigen, nunmehr aus Backsteinen errichteten Saalgeschoßbau Ecke Alfstraße 38/An der Untertrave um 1220, für einen weiteren Backsteinbau An der Untertrave 97 um 1212 und für weitere erste Backsteinbauten in der Stadt.

Im Kaufleutenviertel zwischen Alf- und Fischstraße, aber auch z.B. auf dem Grundstück Mengstraße 31, wurde die abgebrannte Holzbebauung der Periode IV durch kleine, traufseitige, eingetieft Backstein-Turmhäuser der Periode V um die Mitte des 13. Jahrhunderts ersetzt, während die Hofbebauung weiterhin in Holz erfolgte. Anders als die abgebrannten hölzernen Kemenaten auf den gleichen Grundstücken und vergleichbare Steinwerke bzw. Backsteinkemenaten in den anderen Teilen der Stadt aus dem späten 12. und frühen 13. Jahrhundert standen sie jedoch nicht im hinteren Grundstücksbereich, sondern als Hauptgebäude an der vorderen Straßenflucht. Neben Wohnfunktionen ist hier im Kaufleutenviertel auch Speichernutzung, vielleicht schon eine solche als *Kaufkeller*, anzunehmen. Abgelöst wird diese Turmhausbebauung nach nur kurzer Bestandszeit durch die ersten Backstein-Giebelhäuser mit Hofseitenflügeln der Periode VI, die *Wohnspeicher* der hansischen Kaufleute, ab dem späteren 13. Jahrhundert, die die Lübecker Hausarchitektur bis zur Gegenwart prägen sollten (Broscheit 1994, Schalties 1999, Schmaedecke 1996).

Als Hintergrund für diesen Wandel von Nutzung, Grundstücksgefüge und Bebauung, Befestigungs- und Straßensystem im Hafen- und Kaufleutenviertel des früheren 13. Jahrhunderts hat D. Ellmers (1990 u. 1992) auf die Strukturveränderungen des nordeuropäischen Handels durch die Organisationsform der Hanse verwiesen: Die Kaufleute begleiteten nicht mehr ihre Schiffe über See, sondern sie dirigierten in zunehmendem Maße ihre Geschäfte von ihren entsprechend ausgebauten Handelshäusern aus. Die Veränderung der Hafentopographie um und nach 1217 erlaubte den Durchbau und damit die Vollendung des im Kern schon mit der Erstgründung von 1143 angelegten und spätestens mit der Zweitgründung von 1159 weitergehend konzipierten Straßensystems. Es ist bestimmt durch ein Bündel von Querstraßen als leistungsfähige Verbindung zwischen der Längsachse des älteren Fernhandelsweges und dem Hafen an der Trave – den jeweiligen Verkehrswegen des landfahrenden und des seefahrenden Kaufmannes in der neuen hansischen Partnerschaft nach 1159. Der Ausbau des Straßensystems erfolgte stufenweise: Dabei erhielt der ältere Fernhandelsweg in der Breiten Straße nach den ersten hölzernen Befestigungen um 1169 aus der Zeit der Zweitgründung neue Holzbeläge um 1186, im Jahre 1214 sowie eventuell um 1223. Für 1216 ist mit der Holstenbrücke auch die gleichnamige Straße bezeugt, für 1227 sind es auch Alfstraße, Beckergrube und Klingenberg. Die »moderne« Invention eines Straßensystems mit senkrecht auf das Hafenufer zugeführten Querachsen spä-

testens 1159 war offenbar durch die Gegebenheiten der Lübecker Topographie sowie durch die Bedürfnisse und den Umfang des Warenverkehrs bestimmt. Ein neuer, entsprechend der europäischen Entwicklung durch zunehmende Regelmäßigkeit ausgezeichneter Typ von Hafensiedlung war im Ostseeraum entstanden.

Expansion nach außen

Nach erfolgter Aufsiedlung aller Bereiche des Stadthügels mit gutem Baugrund in den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts mußte nördlich und südlich des Hafenspornes offenbar eine Erschließung der Sumpfniederungen für die weitere Bebauung der expandierenden Stadt eingeleitet werden: Voraussetzung dafür war die 1188 erfolgte Ausdehnung des Stadtrechtes bis zur Hochwassergrenze der Trave im Westen und die 1217 begonnene Gesamtummauerung von Burg und Stadt. Die grundstücksübergreifende und daher offensichtlich als Gemeinschaftswerk durchgeführte Erschließung durch mächtige Holzroste unterhalb von St. Petri ist nach den Dendrodaten in die 1220er bis 1240er Jahre zu datieren. Ähnliche Erschließungsmaßnahmen in der weiter südlich gelegenen Dankwartsgrube reichen bis in die Zeit um oder nach 1220. Ähnliches gilt für die Sumpfgebiete nördlich des Hafenspornes, wo in der Mengstraße 62-64 und 68 die Fälldaten der dortigen Hölzer bis um oder nach 1265 reichen (Legant-Karau 1998), während sie in der Beckergrube *um* 1227 ermittelt wurden.

Die Bauland-Erschließungsmaßnahmen bildeten zugleich die Voraussetzung für die Expansion des zunächst auf das Gelände vor Braun- bis Mengstraße begrenzten Hafens. Durch die Errichtung der Holstenbrücke 1216 erfolgte zugleich die Trennung des Seehafens gegenüber dem künftigen Binnenhafen. Während im älteren Hafenbereich die Schiffe von Wismar, Rostock, Stockholm, Riga und Novgorod hochwertige Stapelgüter wie Pelze, Wachs und Tuche anlandeten, machten im Bereich der nördlichen Hafenerweiterung zwischen Mengstraße und Engelsgrube Schiffe von Bergen, aus Schonen, Preußen und Kurland vornehmlich mit Massengütern wie Hering, Getreide und Bier fest. Der Binnenhafen an der Obertrave im Südwesten hingegen war das Ziel von Gütern aus Lüneburg, Flandern und Westeuropa auf dem Landweg bzw. über Hamburg, Oldesloe und die obere Trave, nach Eröffnung des Stecknitzkanals 1398 nicht zuletzt auch von Salz aus Lüneburg (Hammel-Kiesow 2000).

Ausbau und Siedlungsverdichtung im Innern, Expansion der Besiedlung nach außen in die einstigen Sumpfgebiete sowie Erweiterung des Hafens geschahen mit und nach Erlangung der Reichsfreiheit 1226. Der neuen verfassungsrechtlichen Stellung Lübecks gemäß erfolgte dann nach 1226 auch die Schleifung der landesherrlichen Burg und sodann der stetige Ausbau von Rathaus und Marktviertel zum verfassungstopographischen Zentrum der Stadt. Als nach den Stadtbränden des späteren 13. Jahrhunderts die Bürger dann ihre neue Backstein-Dielenhäuser errichteten und auch die Kirchen repräsentative Neubauten erfuhren, hatte Lübeck weithin seine endgültige Gestalt und Ausprägung erfahren.

Ergebnisse

Frühstädtische Elemente finden sich bereits in Lübecks spätslawischer Vorgängersiedlung Alt Lübeck: Burgwall als Herrschaftszentrum, Handwerkersiedlung im Suburbium und Hafen mit Kauffleuteniederlassung. Die Gründung des deutschen Lübeck stellt jedoch nicht nur eine Siedlungsverlagerung dar. Sie knüpfte vielmehr auch ihrerseits an ein mehrhundertjähriges slawisches Siedlungsgefüge auf dem Stadthügel an. Dieses hatte aus Burgwallsiedlung und großem, nun auch in der Spätzeit ausgeprägt faßbarem Suburbium, Fernhandelsweg und Schiffslände

bestanden. Es wurde 1143 durch die deutschen »Gründer« zu einer mehrteiligen, nun auf dem westlichen Geländesporn lokalisierbaren Hafen- und Marktsiedlung städtischer Frühstufe im Schutz der gräflichen Burg weiterentwickelt und umstrukturiert. Mit der Zweitgründung 1159 wurde Lübeck dann auch eine Stadt im rechtlichen Sinne.

Nach 1181 erfolgte mit der politischen, wirtschaftlichen und verfassungsrechtlichen Expansion zur vollentwickelten Stadt auch die sukzessive Aufsiedlung und topographische Erschließung. Auf die innere Autonomie folgte 1226 die Reichsfreiheit. Auch Stadtplan und Grundstücksgefüge sind nicht nur das Ergebnis eines Gründungskonzeptes: Das Straßensystem besteht aus einem älteren Fernhandelsweg und Querachsen, die ab 1143 stufenweise und vollends ab 1217 nach Aufgabe des Hafenmarktes der Fernkaufleute ausgebaut wurden. Hintergrund dafür war nach D. Ellmers die Umstrukturierung des nordeuropäischen Handels, das Ergebnis ein neuer Typ von Hafensiedlung.

Im Hausbau traten von der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts neben Pfosten- und Holzständerbauten mit Diele als neuer Gebäudetyp turmartige, zunächst hölzerne Kemenaten und Steinwerke sowie große Saalgeschossbauten der sozialen Oberschicht. Erst von der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts an entstand im Gefolge des Handels mit Massengütern dann das altbekannte Backstein-Dielenhaus.

In Lübeck erfolgte eine Entwicklung von proto-urbanen slawischen Wurzeln über eine deutsche Hafen- und Marktsiedlung zur vollentwickelten Stadt stufenweise. Diese Entwicklung zur führenden Hansestadt war alles andere als ein statischer Gründungsakt. Sie beinhaltet vielmehr nicht geahnte Veränderungen von Topographie, Grundstücks- und Bebauungsstrukturen auf dem Hintergrund wirtschaftlicher Wandlungen.

Literatur:

- Andersen 1988: Henning Hellmuth Andersen: Alt Lübeck. Zu den Grabungsergebnissen 1977-1986. In: LSAK 13, 1988, S. 25-59.
- Broscheit 1994: Felicia Broscheit: Steinerne Turmhäuser als bürgerliche Wohnbauten des 13. Jahrhunderts im Lübecker Kaufleuteviertel. In: Archäologisches Korrespondenzblatt 24, 1994, S. 457-468.
- Ellmers 1972: Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (= Schriften des DSM, Bd. 3; zogl. Offa-Bücher, 28). Neumünster 1972.
- Ders. 1985: Die Entstehung der Hanse. In: Hansische Geschichtsblätter 103, 1985, S. 3-40.
- Ders. 1985a: Bodenfunde und andere Zeugnisse zur frühen Schiffahrt der Hansestadt Lübeck. In: LSAK 11, 1985, S. 155-162.
- Ders. 1990: Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute. In: LSAK 20, 1990, S. 101-108.
- Ders. 1992: Bodenfunde und andere Zeugnisse zur frühen Schiffahrt der Hansestadt Lübeck. Teil 2: Bauteile und Ausrüstungsgegenstände von Wasserfahrzeugen aus den Grabungen Alfstraße 38 und An der Untertrave/Kaimauer. In: LSAK 18, 1992, S. 7-21.
- Fehring 1989: Günter P. Fehring: »Domus lignea cum caminata« – hölzerne, turmartige Kemenaten des späten 12. Jahrhunderts in Lübeck und ihre Stellung in der Architekturgeschichte. In: Hammaburg N.F. 9 (= Festschrift Wolfgang Hübener), 1989, S. 271-283.
- Ders. 1991: Die frühstädtische Burgwall-Siedlung Alt Lübeck in jungslawischer Zeit. In: Siedlungen und Landesausbau zur Salierzeit. Teil 1: In den nördlichen Landschaften des Reiches. Sigmaringen 1991, S. 233-261.
- Ders. 1994: Stadtarchäologie in Lübeck 1973-1993. In: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters 22, 1994, S. 129-180.
- Gläser 1992: Manfred Gläser: Die Funde der Grabungen Alfstraße 36/38 und An der Untertrave 111/112. Niederschlag der Stadtentwicklung Lübecks und seines Hafens im 12. und 13. Jahrhundert. In: LSAK 18, 1992, S. 187-248.
- Ders. 2000: Häfen und Märkte sowie Siedlungsentwicklung in Lübeck im 12. und 13. Jahrhundert. In: IKUWA. Schutz des Kulturerbes unter Wasser – Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel. Lübstorf 2000, S. 249-261.
- Grabowski 1996: Mieczyslaw Grabowski: Straßen, Brücken und ein Einbaum. In: Archäologie in Deutschland 1996, H. 2, S. 53.
- Hammel-Kiesow 2000: Rolf Hammel-Kiesow: Der Lübecker Hafen von den Anfängen bis heute. In: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401-2001. Hrsgg. für die Schiffergesellschaft zu Lübeck von Rolf Hammel-Kiesow. Lübeck 2000, S. 75-81.

- Kempke 1988: Torsten Kempke: Alt Lübeck 1852-1886. Problemstellung, Forschungsergebnisse und offene Fragen. In: LSAK 13, 1988, S. 9-23.
- Legant-Karau 1993: Gabriele Legant-Karau: Vom Großgrundstück zur Kleinparzelle. Ein Beitrag der Archäologie zur Grundstücks- und Bauentwicklung Lübecks um 1200. In: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanse- raum (= Festschrift Günter P. Fehring), hrsgg. von Manfred Gläser. Rostock 1993, S. 207-215.
- Dies. 1998: Zur Siedlungsgeschichte des ehemaligen Lübecker Kaufleuteviertels im 12. und frühen 13. Jahrhundert – nach den ältesten Befunden der Grabung Alfstraße-Fischerstraße-Schüsselbuden 1985-1990. Diss. phil. Hamburg 1998. Masch.-schr. Drucklegung in Vorbereitung.
- LSAK: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 1, 1978 – 25, 1997. 1-2 Frankfurt/M., Bern, Las Vegas; 3-25 Bonn.
- Lübeckische Geschichte 1988: Lübeckische Geschichte. Hrsgg. von Antjekathrin Grassmann. Lübeck 1988.
- Müller 1992: Uwe Müller: Ein Holzkeller aus dem späten 12. Jahrhundert. Erste Ergebnisse der archäologischen Unter- suchungen auf den Grundstücken Königstraße 70-74 in Lübeck. Mit einem Beitrag zu ausgewählten Glasfunden. In: LSAK 22, 1992, S. 145-166.
- Radis 1998: Ursula Radis: Neue archäologische Erkenntnisse zur slawischen und frühen deutschen Besiedlung Lübecks. In: Lübeckische Blätter 163, 1998, S. 69-72.
- Rörig 1921: Fritz Rörig: Der Markt von Lübeck. Topographisch-statistische Untersuchungen zur deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. In: Lübeckische Forschungen. Lübeck 1921, S. 157-253. Wiederabdruck in: Ders.: Wirtschafts- kräfte im Mittelalter. Hrsgg. von Paul Kaegbein. Wien, Köln, Graz 1971, S. 36-133.
- Schalies 1992: Ingrid Schalies: Archäologische Untersuchungen zum Hafen Lübecks. Befunde und Funde aus der Gra- bung An der Untertrave/Kaimauer. In: LSAK 18, 1992, S. 305-344.
- Dies. 1993: Erste Ergebnisse der Großgrabung »Königstraße« in Lübeck. In: Archäologie des Mittelalters und Baufor- schung im Hanseeraum (= Festschrift Günter P. Fehring), hrsgg. von Manfred Gläser. Rostock 1993, S. 353-356.
- Dies. 1999: Neue Befunde hochmittelalterlicher Holzbauten im Lübecker Gründungsviertel. In: Archäologisches Korre- spondenzblatt 29, 1999, S. 125-141.
- Schmaedecke 1996: Felicia Schmaedecke: Vom Turmhaus zum Giebelhaus – zur baulichen Entwicklung auf dem Grund- stück Alfstraße 11 in Lübeck. In: Architektur Geschichten (= Festschrift Günther Binding), hrsgg. von Udo Mainzer und Petra Leser. Köln 1996, S. 105-116.
- v. Winterfeld 1929: Luise von Winterfeld: Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfas- sung in Lübeck. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 25, 1929, S. 365-488.
- Wrobel/Eckstein 1986: Sigrd Wrobel und Dieter Eckstein: Dendrochronologische Untersuchungen zu mittelalterlichen Grabungspätzen in der Hansestadt Lübeck. In: LSAK 12, 1986, S. 27-40.

Lübeck: The evolution of the town and port in the light of new archaeological findings

Summary

Early urban elements are already found in Lübeck's Late Slavic predecessor settlement, Alt Lübeck: a ring-wall settlement as the centre of power, a craftsmen's community in the subur- bium and a port with a merchants' colony. The foundation of German Lübeck nevertheless represents more than a mere shifting of the settlement's location. Quite to the contrary, it is closely linked with the Slavic settlement structure which had been in existence for many cen- turies on the city's highest elevation. This structure had consisted of a ring-wall settlement and a large suburbium - which had become quite palpable in the late period -, a long-distance trade route and a landing place for ships. Beginning in 1143, under the protection of the count, it was further developed and restructured by the German "founders" as a multipart port and market community in the early urban phase, now locatable on the Western ridge. Through its second founding in 1159, Lübeck became a town in the legal sense. After 1181, the political, economic

and constitutional expansion into a fully developed town was accompanied by successive further settlement and topographical development. Domestic autonomy was followed in 1226 by the status of free imperial town.

Nor is the layout of the streets and plots of land merely the consequence of a foundation concept: The street system evolved from an older long-distance trade route. Beginning in 1143, its cross axes were gradually developed to completion, particularly after the foreign merchants' portside market ceased operation in 1217. According to D. Ellmers, the latter event is to be seen against the background of the reorganisation of trade in Northern Europe, which resulted in a new type of port settlement. As regards residential building forms, the wooden post-and-standard construction with a large hall was joined in the second half of the twelfth century by wooden "caminata" or "stoneworks" (heatable or non-heatable tower-like constructions) as well as the "Saalgeschosshaus" (multi-storied stone building which comprised a large hall on the first upper floor and served as a residence for members of the upper social classes). The brick house so strongly associated with Lübeck was not developed until the second half of the thirteenth century as a result of trade in mass goods.

In Lübeck the development from proto-urban Slavic roots to a German port and market community and, finally, to a fully developed town and leading Hansa city progressed in stages, and was anything but a static act of foundation. Rather, it involved unsuspected changes in the topography and the structures of the land plots and their constructional development against the background of economic transformations.

Lübeck: la fondation de la ville et du port à la lumière des nouvelles découvertes archéologiques

Résumé

Des vestiges de la ville ancienne se retrouvent déjà dans la colonie slave tardive qui précéda Lübeck, Alt Lübeck (Vieux Lübeck): enceinte fortifiée confortant un centre de pouvoir, colonie d'artisans dans la zone suburbaine et port avec implantation de marchands. La fondation du Lübeck allemand, cependant, ne représente pas qu'un déplacement de la colonie. Bien au contraire, c'est plus une continuation de la structure de colonisation slave qui existait déjà depuis plusieurs siècles sur la colline de la ville. Celle-ci comportait une colonie à l'abri des remparts et une zone suburbaine étendue – évidente au cours de la période tardive –, une voie de commerce extérieur et un débarcadère. Durant la première étape d'urbanisation, elle fut agrandie et restructurée à partir de 1143 par les «fondateurs» allemands qui en firent une colonie divisée en plusieurs parties autour du port et du marché, maintenant localisée sur l'éperon de terrain à l'ouest et placée sous la protection du château ducal. Avec la seconde fondation en 1159, Lübeck devint également une ville au sens juridique. Après 1181, l'expansion politique, économique et constitutionnelle de la ville totalement développée, alla de pair avec la colonisation successive et l'extension topographique. Puis, à la suite de l'autonomie interne, l'accession au statut de ville libre de l'Empire en 1226.

Ni le plan de la ville ni les parcelles de terrain ne correspondent à un concept de fondation: le système routier comprend une route de commerce extérieur plus ancienne et des axes perpendiculaires qui, à partir de 1143, furent agrandis par étapes, puis terminés en 1217 après l'abandon du port des marchands étrangers. D'après D. Ellmers, la raison en est la restructuration du commerce en Europe du Nord, qui eut pour résultat un nouveau type de colonie portuaire. Dans la construction des habitations, au cours de la seconde partie du 12^{ème} siècle, à côté des constructions à colombage avec une grande entrée (Diele), apparurent comme nouveau type de bâtiment

une chambre à cheminée en forme de tour tout d'abord en bois, et des ouvrages en pierre, ainsi que pour les couches sociales plus élevées, de grands bâtiments ayant des salles en étage. C'est seulement à partir de la deuxième moitié du 13^{ème} siècle qu'apparut la célèbre maison en briques avec une grande entrée (Backstein-Dielenhaus), issue du négoce florissant des marchandises.

À Lübeck, un essor par étapes se produisit, depuis les racines slaves proto-urbaines jusqu'à la ville à part entière, en passant par la colonie portuaire et commerçante. Ce développement jusqu'à la tête de la Hanse était tout, sauf un acte de fondation statique. Il suppose bien plus des changements imprévus, en raison des métamorphoses économiques, de la topographie, de la structuration des parcelles et des constructions.